Jugend im Volk

Beilage der Deutschen Rundschau in Polen | 16. 12. 1937 | Nr. 50

Chinas Leonidas — Japans „Langemarck“:

Helden des Fernost-Krieges.

(Sonderbericht der „Deutschen Rundschau in Polen.)

Totenehrung auf Bahnsteig 6.

Auf der Abfahrtsseite des Hauptbahnhofs von Tokio, der seit Monaten ein Schauplatz begeisterter Kundgebungen für die ins Feld ziehenden Krieger ist, flattert ein Spruchband: **Wir grüßen unsere Soldaten, die an die chinesische Front gehen“.** Auch auf dem etwas abseits gelegenen sehr stillen Bahnsteig sechs sehen wir ein Spruchband. Es ist mit zwei roten Kreuzen geschmückt und bittet um Spenden für die Verwundeten-Fürsorge. **Hier** erwarten Frauen, die nicht zu weinen wagen, in stummer Trauer die Züge mit Verwundeten und Toten. Bahren werden vorbeigetragen, und dann erscheinen aus dem vorletzten Waggon, der mit dem Emblem der aufgehenden Sonne bemalt ist, die kleinen weißen Urnen, in denen die Asche der Gefallenen nach Japan zurückkehrt. Unlängst erwarteten Tausende in ehrfürchtigem Schweigen die Urnen der über sechzig Krieger, die als Mitglieder der „Shirodasukitai“, der „weißen Bande des Todes“, die ersten Linien der Chinesen durchbrochen hatten. Vor einem Altar, auf dem die sterblichen Überreste der Gefallenen aufgebaut wurden, sang die Menge gesenkten Hauptes ein schwermütiges Trauerlied.

Die Todesbrigade von Schanghai.

Die Soldaten der „Bande des Todes“ werden heute in Japan wie Heilige verehrt, Seiji Noma, der japanische Zeitungskönig, hat die ganze Nummer einer seiner neun Zeitschriften diesen Helden der Selbstaufopferung gewidmet. Ihre Namen werden von Schulkindern auswendig gelernt und an den Bannern der Kompanien getragen. Die „Shirodasukitai“ waren hauptsächlich Studenten, die sich zu Beginn des Krieges freiwillig meldeten. Als die Japaner ihre Hauptmacht in Schanghai landeten, ging die „Bande des Todes“ zuerst gegen die chinesischen Stellungen vor, um die Aufmerksamkeit der Verteidiger auf sich zu lenken. Sie durchstießen die erste Linie, vor der zweiten wurden sie durch eingegrabene Dynamitbomben in die Luft gesprengt, die wenigen noch Überlebenden durch schnelles Maschinengewehrfeuer erledigt. So endete die „Langemarck-Schlacht“ des Fernostkrieges. Es fiel auch der Führer der Studenten, ein junger Chemiker namens Katayama, dessen ältester **Bruder einst als Gründer der Kommunistischen Partei Japans ausgewiesen worden war und vor einigen Jahren in** Moskau starb. Um seiner als unpatriotisch verschrienen Familie „das Gesicht zu retten“, hatte sich der junge Katayama zur Todesbrigade gemeldet. Seine Nachfolge als Führer der neugebildeten „Shirodasukitai“ hat Leutnant Suzuki angetreten. Auch er ist inzwischen gefallen, ebenso wie seine drei nächsten Nachfolger. Trotzdem finden sich immer wieder neue Rekruten und Anführer für die „weiße Bande des Todes“. e

Die Verteidiger des Nordbahnhofs.

Auch auf chinesischer Seite gab es in den Kämpfen um Schanghai eine Todesbrigade. Das „verlorene Bataillon“, eine Abteilung der 88. Division, hielt unter dem Kommando des Leutnants Hsiehchinyuan den Nordbahnhof gegen japanische Übermacht. Die 500 Belagerten schickten ihrem vorgesetzten General Sun, der ihnen den Befehl zum Rückzug gegeben hatte, folgende Botschaft: „Der Tod ist uns unwichtig. Wir werden noch sieben Tage aushalten. In dieser Zeit kann sich das Blatt zu unseren Gunsten wenden. Sonst werdet ihr uns nie wiedersehen, aber unser Opfer wird nicht vergebens sein.“ Als die Japaner schließlich mit einer vielfachen Übermacht den Nordbahnhof stürmten, verloren 123 der Verteidiger ihr Leben, 377 retteten sich in die Internationale Niederlassung und wurden von dem britischen Oberstkommandierenden Telfer-Smollett mit den Worten begrüßt: „Ich habe nie etwas Großartigeres erlebt.“

Der Pilot Tschiangkaischeks.

Offiziell von der Chinesischen Regierung geehrt wurden zwei in Amerika ausgebildete Flieger, die sich in den Luftkämpfen besonders ausgezeichnet hatten. Zwei neue Militärflugplätze in Schanghai wurden nach den Namen dieser Helden benannt. Der 23jährige Leutnant Loichong schoß an einem Morgen vier japanische Flugzeuge ab. Auf seinen Kopf setzten die Japaner einen hohen Preis. Die Zahl seiner Luftsiege wurde Ende November mit 27 angegeben. Loichong wurde inzwischen zum persönlichen Piloten des Marschalls Tschiangkaischek ernannt. Er hat vor kurzem den Marschall und dessen Frau in einem scharf verfolgten Flugzeug aus Nanking in Sicherheit gebracht. Beinahe ebenso erfolgreich kämpfte Leutnant Wongsunsui, der, eingekreist von drei Japanern, ihnen erfolgreich zu widerstehen vermochte.

Die Überrumpelung von Sutschau.

Von geschichtlicher Bedeutung und bestimmt, einmal in Japans Lesebüchern einzugehen, ist die Tat jener Vorhut von fünfzehn Mann, denen es ganz allein gelang, die Millionenstadt Sutschau einzunehmen. Im Laufe der Nacht des 19. November überrumpelten sie unter Führung des Unteroffiziers die verschiedenen chinesischen Wachtposten und schlichen im Gänsemarsch durch die nächtlich stillen Straßen der Stadt bis zur Pagode, auf deren höchster Zinne sie die japanische Flagge hißten. Als die Sonne aufging, sahen die anrückenden japanischen Truppen das Signal und besetzten die Stadt, ehe die überraschte Garnison begriffen hatte, was inzwischen vorgegangen war.

Weniger erfolgreich war der Versuch einiger waghalsiger Chinesen, von Bord einer Barkasse aus das japanische Admiralsschiff „Idzuma“ im Hafen von Schanghai in die Luft zu sprengen. Dagegen hat der rundköpfige General Futsoyi mit 4000 Soldaten eine Tat vollbracht, die an die berühmte Schlacht in den Thermopylen erinnert. Sie verteidigten den wichtigen Nankaupaß, die Pforte Nordchinas und der Mongolei. Die Chinesen besaßen weder Flugzeuge noch Flugzeugabwehr-Geschütze oder moderne Artillerie. „Leonidas“ Futsoyi hatte seine Leute an den steilen Felsen entlang verteilt, phantastische Stellungen, die häufig nur mit Hilfe von Seilen erklettert werden konnten. Viele Soldaten hatten nicht die Möglichkeit, sich ohne fremde Hilfe wieder von ihrem gefährlichen Vorposten zu entfernen. Zehn Tage hielten sie dort unter einem sintflutartigen Regen aus und hatten als einzige Nahrung nur das Wenige, was ihre Tornister enthielten. Praktisch war der Nankaupaß so unmöglich zu erobern gewesen. Die Japaner hätten zweifellos viele Monate gebraucht, um diese natürliche Festung zu erstürmen, wenn sich nicht — wie einst im Kampf der Griechen gegen die Perser — ein Verräter gefunden hätte, der die Abteilungen Oba und Sakade über die umliegenden Berge in die Flanke der Verteidiger führte. So fielen die chinesischen Thermopylen.

PRT

Deutsch-polnische Sprachenkameradschaft in der Vergangenheit.

Von **Dr. Kurt Lück.**

(DPD.) Dieser Tage wurde in Posen eine deutsche Buchausstellung eröffnet, wobei Dr. Kurt Lück-Posen eine Rede hielt, die nicht nur von den Deutschen, sondern auch auf polnischer Seite gehört werden sollte. Wir geben in folgendem einen Auszug aus dieser Rede wieder, in der die Tatsache festgestellt wird, daß es nicht nur eine deutsch-polnische Sprachenfeindschaft, sondern auch eine Jahrhunderte währende deutsch-polnische Sprachenkameradschaft gegeben hat. Die Folgerungen, die Dr. Lück daraus zieht, mögen insbesondere auf polnischer Seite zum Gegenstand ernstlicher und gewissenhafter Erörterungen werden! Dr. Lück führte u. a. aus:

I.

Eine der wichtigsten Aufgaben unserer Kulturpolitik in Polen ist

das Ringen um die Entstehung ritterlicher Regeln in der Auseinandersetzung des schöngeistigen Schrifttums unserer Völker.

Nur Gemüter, die kein Grenzlandschicksal erlebt haben, können glauben, daß große politische oder kulturelle Gesten hier einen Wandel schaffen, wenn nicht zugleich auf beiden Seiten der Volkstumsfront Männer der Verantwortung und des Gewissens sich kämpferisch in den Dienst dieser Idee stellen und sich auf den vielen Abschnitten dieser Front zur Geltung bringen. Jede Aussprache aber bleibt fruchtlos, wenn sie sich in Vorwürfen an die Adresse des Partners erschöpft. Seien wir ehrlich! Viele deutsche Romane zeugen davon, daß ihre Verfasser über Polen urteilen, obwohl ihnen die polnische Sprache und Kulturgeschichte ein Buch mit sieben Siegeln war. Die polnische Literatur wiederum mußte ein Jahrhundert hindurch für die Wiedererlangung der Freiheit kämpfen und fragte daher nicht danach, ob etwas Wirklichkeit oder Erfindung war, sondern ob es der Unabhängigkeitsidee nützte. Daher die vielen Legenden über Rechtsgrundlage und Wesensinhalt der deutschen Einwanderung in Polen. Im polnischen Volk wird die Anschauung über die Nachbarschaft der deutschen und polnischen Sprache und Literatur immer noch überschattet durch die Erinnerung an die Zeit des Schulstreiks in Wreschen und anderer bitterer Ereignisse. Heute aber stehen sich zwei freie Völker gegenüber, die die Pflicht haben, die Fragen ihrer Nachbarschaft von einem nunmehr veränderten Standpunkt einer gründlichen Neuwertung zu unterziehen.

Es hat nicht nur eine deutsch-polnische Sprachenfeindschaft, sondern auch eine Jahrhunderte währende deutsch-polnische Sprachenkameradschaft gegeben.

Gerade weil die Sicherung gediegener Grundlagen für die polnisch-deutsche kulturelle Aussprache die wichtigste Vorbedingung ist, möchte ich den Blick der Kulturpolitik beider Völker auf die zahlreichen Beispiele einer polnisch-deutschen Sprachenkameradschaft lenken:

Im 16. Jahrhundert waren es vielfach ganz oder halb polonisierte Kinder deutscher Einwanderer, die im Kampf gegen das allmächtige Latein der polnischen Schriftsprache zum Siege verhalfen. Benedikt Herbest (Herbst), Kind einer deutschen Familie in Neustadt — Nowemiasto — (Premisseler Land) schlug als erster eine Bresche in die für die damaligen Theologen bezeichnende Abneigung, Bücher in polnischer Sprache zu schreiben. In Großpolen verfaßte der 1535 in Znin geborene Erasmus Glitzner das erste pädagogische Buch in polnischem Wortlaut. Der 1771 in Thorn geborene Deutsche Samuel Gottlieb Linde ordnete als erster den Sprachschatz des polnischen Volks in seinem gewaltigen „Wörterbuch der polnischen Sprache“, von dem A. Brückner sagt „125 Jahre sind vergangen, und der Wert dieses historischen Wörterbuchs ist unverändert, nichts hat es uns zu ersetzen vermocht“. Konstantin Wurzbach gab, wenn auch kleinere Vorarbeiten (Rysiński usw.) vorhanden waren, 1852 die erste grundlegende wissenschaftliche Sammlung polnischer Sprichwörter heraus. K. Wurzbach „Die Sprüchwörter der Polen usw.“ Wien 1852. Der erste großzügige Sammler polnischer Volkslieder in Oberschlesien war ein Deutscher aus Bayern. Dr. J. Roger „Pieśni ludu polskiego na Górnym Śląsku“ Breslau 1863 (546 Texte und Varianten). Deutsche brachten im 18. Jahrhundert Ordnung in die polnischen Archive und Bibliotheken. Daniel Jaenisch, der sich später noch den Zunamen Janozki zulegte, gilt als Schöpfer der Bücherkunde in Polen. Der Sachse Lorenz Mitzler, der Vater der polnischen Publizistik“ gab die erste literarische und wissenschaftliche Zeitschrift in Polen heraus, die mit Erfolg für den Fortschritt und die Erneuerung kämpfte. Christian Gottlieb Friese arbeitete als Bibliothekar bei den Zaluski. Unvergessen ist das Verdienst Georg Samuel Bandtkes um die Ordnung der Bestände der Jagiellonischen Bücherei in Krakau.

Eine bewundernswerte Leistung im Dienst der polnischen Sprache vollbrachten deutsche, z. T. in Polen ansässige Drucker und Verleger,

die seit Beginn des 16. Jahrhunderts bis in die jüngste Vergangenheit hinein schätzungsweise 60 Prozent des gesamten Schrifttums in Polen auf den Büchermarkt brachten. „Hebel der Geistesbewegung“ im goldenen Zeitalter Polens nennt man die Haller, Ungler, Scharfenberg u. a. Dem Einfluß der Krakauer deutschen Drucker schreibt T. Lehr-Spławiński die entscheidende Rolle bei der Entstehung der polnischen Schriftsprache und der Ausschaltung der masurierenden Mundart zu. Mit Andacht und Dankbarkeit nannten die polnischen Verfasser, deren Werke Johann Haller nach 1505 in Krakau herausgab, im Vorwort seinen Namen als „fautor humanissimus virorum doctorum“.

Der Bayer Florian Ungler druckte in Krakau nach 1534 die ersten Bücher in polnischer Sprache. (Siehe den Artikel „Ein mächtiger Hebel der Geistesbewegung in Polen“ in Nr. 38 des DPD.) und der aus Liebenthal stammende Krakauer Drucker Hieronimus Wietor (Büttner) ermahnte die Polen in einem von ihm 1541 herausgegebenen Buch:

> „Als Wohnpole, wenn auch nicht als Geburtspole, kann ich mich nicht genug darüber wundern, daß, während jedes andere Volk seine Muttersprache liebt, verbreitet, schmückt, und abschleift, nur das polnische Volk die seine verachtet und herunterstottert, obwohl sie sich, wie ich vernehme, an Reichtum und Schönheit mit jeder anderen messen kann.“

Die Druckerkunst und der Buchhandel der Krakauer Familie Scharfenberg ist aus der Geschichte der Geisteskultur im damaligen Polen einfach nicht wegzudenken. Und so war es in allen großen Städten des Landes, in Lemberg, Posen, Lublin, wo Deutsche die ersten Bücher druckten, die ersten Papierfabriken und Buchhandlungen gründeten und den ersten Buchschmuck besorgten.

Ein umfangreiches Werk müßte man schreiben, um die

Zusammenarbeit polnischer Verfasser mit deutschen Verlegern

in Basel, Köln, Mainz, Nürnberg, Ingolstadt, Speyer, Rohstock, Würzburg, Dillingen, Königsberg, Marienburg, Lyck, Frankfurt a/O., Magdeburg, Danzig darzustellen. Anhand der Bibliographie Estreichers konnte festgestellt werden, daß in der Zeit von 1538 bis zum Tode Albrechts von Preußen allein in Königsberg ungefähr die Hälfte des mit der Reformation zusammenhängenden polnischen Schrifttums gedruckt und herausgegeben worden ist. Und da die Werke Kromers, Hosius', Orzechowskis, Nideckis, Krzyckis, Szymonowicz', Struś' usw. in den Zentren des deutschen Buchhandels herauskamen, wurden sie in Europa bekannt.

Im 18. Jahrhundert verdanken die Arbeiten von über einem Dutzend polnischer Autoren dem Warschauer Deutschen Lorenz Mitzler ihr Erscheinen. Das Verzeichnis der Werke, die der aus Dresden 1759 in die Hauptstadt Polens eingewanderte Hofbuchhändler und Druckereibesitzer Michael Gröll herausgegeben hat, umfaßt nicht weniger als 50 Buchseiten im kleinsten Druck, darunter Werke von Krasicki, Naruszewicz usw. Als um 1790 Gröll alt wurde, gelang es dem bekannten Breslauer Verleger Wilhelm Gottlieb Korn, den Büchermarkt in Polen zu erobern, ja ihn gleichzeitig zu beherrschen. Er errichtete in Warschau, Posen und Lemberg zwei Geschäfte und verlegte über 250 polnische Werke. Juljusz Słowacki hat ihm ein kurzes Dankgedicht gewidmet.

Noch die Werke von Adam Mickiewicz und von anderen zeitgenössischen Größen des Geisteslebens in Polen wurden Druckern und Verlegern in Deutschland zur Herausgabe anvertraut.

Gang im Advent

Maria durch ein'n Dornwald ging,
Kyrieleison, Maria durch ein'n Dornwald
ging, der hat in sieb'n Jahr kein Laub
getrag'n. Jesus und Maria.

Was trug Maria unter ihrem Herzen?
Ein kleines Kindlein ohne Schmerzen, das
trug Maria unter ihrem Herzen.

Da haben sie Dornen Rosen getragen,
als das Kindlein durch den Wald getragen,
da haben die Dornen Rosen getragen.

Mitte des 16. Jahrhunderts.

Und in Polen selbst nahmen im 19. Jahrhundert unter den Verlagsbuchhandlungen Eduard Wende, Gustav Sennewald, Ferdinand Hoesick, Johann Fischer, Michael Arzt und die aus Zgierz stammenden Gebethner und Wolff eine Ehrenstellung ein, desgleichen in Lemberg Karl Wild und F. H. Richter. Auch die ersten Leihbüchereien in Polen gründeten Deutsche. Heute leistet das polnische Volk alle diese Arbeiten selbst und wir wünschen auch gar nicht, daß es anders wäre. Aber wir erinnern das polnische Volk daran, daß es in der Geschichte der Beziehungen des deutschen und des polnischen Buches mehr Bindendes als Trennendes gegeben hat. Und wieviel ließe sich zur Stützung dieser Ansicht noch sagen!

Deutsche entdecken die Prärie!

Von **Colin Roß.**

Der Lebensraum Kanadas — des grenzenlosen, unermeßlich weiten, widerspruchsvollen Kanada, umfaßt 9 650 000 Quadratkilometer Landes. Das ist mehr als das 20fache des Deutschen Reichs. Dieses Riesengebiet bewohnen keine 10 Millionen Menschen, im engen Deutschland drängen sich 60 Millionen Volksgenossen. Kanada ist das Land der größten Gegensätze: wie Raubvögel schweben Flieger über das Land und wittern nach Beute. Bald da, bald dort stoßen sie herab und haben Gold, Radium und andere edle Erze entdeckt. In der unendlichen Einsamkeit zwischen den Wäldern und Seen aber jagen die letzten Indianer ganz wie in längst versunkenen Zeiten . . . Dieses unermeßliche Land bereiste Colin Roß, um Lebensmöglichkeiten für deutsche Menschen zu suchen. Wie er, fern von Deutschland, für Deutschland arbeitete, wie er die Dinge mit deutschen Augen sah — das zeigt sein neues Buch „Zwischen USA und dem Pol — Durch Kanada, Neufundland, Labrador und die Arktis", das, wie alle Werke von ihm, bei Brockhaus, Leipzig, erscheint. Dem Buch (in Leinen 9,60 Zloty) beigegeben sind 71 Abbildungen nach eigenen Aufnahmen des Verfassers sowie eine Karte. Wir drucken mit Genehmigung des Verlags ein Kapitel ab.

Winnipeg.

Deutsche entdecken die Prärie! — Ganz stimmt das allerdings nicht. Gesehen hat sie als erster ein Franzose. Aber daß man in ihr leben, daß man sich auf ihr niederlassen kann, die Entdeckung machten zuerst Deutsche, und zwar nachdem französische wie britische Siedler ihr zuerst ängstlich aus dem Wege gegangen waren.

Heute klingt das freilich seltsam. Die kanadische Prärie ist die Kornkammer der Welt. Ihr wundervoller Boden bringt den höchsten Ertrag. Da war doch nichts groß zu entdecken, sondern es war eine Selbstverständlichkeit, sie sofort zu bebauen, sobald man sie erst entdeckt hatte!

Jetzt erscheint das so, damals aber, als die ersten Weißen die Prärie erblickten, da dünkte sie ihnen ganz anders. Da schien sie ihnen feindlich und unheimlich. Ein Land ohne Baum und Strauch, eine grenzenlose, unendliche Ebene, auf die erbarmungslos die Sonne herabbrennt, nein, das war kein Land, sich darauf niederzulassen!

Die ersten Europäer, die nach Nordamerika kamen, nach Kanada sowohl wie nach den Vereinigten Staaten, waren Bauern aus bewaldetem Hügelland. Und waldiges Hügelland war es, was sie jenseits des Atlant zunächst vorfanden. Das war ihnen vertraut; dort ließen sie sich nieder, wenn es auch mühsam und zeitraubend war, die Wälder zu schlagen, um den ersten Samen zu säen.

Als dann die Bevölkerung wuchs und der Zug nach dem Westen einsetzte, da wirkte die Prärie auf die Westwanderer wie Wüste. Sie überquerten sie, sie zogen weiter und weiter, bis sie in den Ausläufern des Felsengebirges wieder auf hügeliges und waldiges Land stießen, das ihnen vertraut war und sie zum Niederlassen verlockte.

Ganz ähnlich war die Entwicklung in Kanada. Sowohl die Nachkommen La Verendryes wie die Selkirk-Kolonisten siedelten am Roten Fluß, dessen hügelige Ufer buschbestanden waren. Lieber machten sie sich die Mühe, erst Busch und Bäume in der Nähe des Flusses zu schlagen, als in die eigentliche Prärie hinauszugehen, wo sie bloß den Pflug über den Boden zu führen gebraucht hätten. Erst Mennoniten, die auf dem Umweg über die Vereinigten Staaten in das Red-River-Gebiet kamen, gingen vom Fluß weg in die eigentliche Prärie hinaus.

Heute erscheint es geradezu grotesk, daß man jahrzehntelang dem besten Weizenboden ängstlich auswich, daß man Gebiete, die heute die Kornkammer der Welt sind, links liegen ließ und mühsam in weit entfernte, schlechtere wanderte, wo man zu der Erzeugung einer bestimmten Weizenmenge fast ebenso viele Jahre benötigte, wie es in der Prärie Wochen gekostet hätte.

Aber wir haben heute leicht reden. Damals war es eine andere Prärie. Es ist ein Unterschied, ihre Weite im Auto auf guten Straßen im Fluge zu durcheilen oder mühsam und qualvoll im „Prärieschooner", dem von müden Pferden gezogenen Planwagen. Es ist etwas anderes, die Prärie mit Scheibenpflug, Traktoren, Mähdrescher und allen Hilfsmitteln moderner Agrartechnik zu bestellen oder mit primitivem Pflug, mit Hacke und Dreschflegel.

Wir, die wir nie Pioniere waren, vergessen allzu leicht, daß die Bestellung jeden Neulandes ein Versuch ist. Grenzer sind nicht nur ein Grenzvolk, sie leben auch auf Grenzland, das heißt, in den ersten Jahren weiß niemand, ob sich die Mühe der Bestellung lohnen wird. Auch der beste Boden hat seine Tücken. Dürre, Überschwemmungen, Ungeziefer, Pflanzenkrankheiten, tausend unvorhergesehene und unvorsehbare Dinge können alle Arbeit illusorisch machen. Ich werde nie die Lehre vergessen, die mir die verdorrten Weizenfelder Südaustraliens, nördlich der Goyderlinie, erteilten. Hier hatten kühne Pioniere auf unerprobtem Gelände versucht, Weizen anzubauen. Zuerst ging es gut, sie hatten reiche Ernten. Aber dann setzte Dürre ein, 7 Jahre ohne Regen. Alles wurde vernichtet, und das Land, das ehemals wenigstens Schafweide gewesen war, verwandelte sich in vollkommene Wüste. So etwas kann überall auf unbekanntem Boden geschehen, und in der Prärie, in weiter heißer Ebene eher als im Waldland, das immer mehr Wasser und gleichmäßigeres Klima hat.

Die Grenzen der Kultur können immer nur allmählich vorgeschoben werden. Immer war ihr Vorschieben nur möglich durch rücksichtslosen und unbedenklichen Einsatz aller Kräfte der Pionierbevölkerung. Es ist eine Unsumme von Erfahrung und Sonderwissen nötig, um einen fremden, neuen Boden erfolgreich und sicher allgemeiner Bebauung zuzuführen.

Es ist kein Zufall, daß es so häufig religiöse Gemeinschaften waren, die das fremdartige Neuland erstmalig unter Kultur nahmen. In den Vereinigten Staaten waren es die Mormonen, die die große Salzwüste bebauten, die bisher als unbestellbar gegolten hatte. In Kanada waren es die Mennoniten, die sich zuerst in der Prärie niederließen.

Beide Male handelte es sich um religiöse Gemeinschaften, die auf der Flucht vor der Zivilisation waren. Um ihrer Eigenart, ihren Sitten und Gebräuchen ungestört leben zu können, nahmen sie harte Lebensbedingungen in Kauf, zogen sie in Gebiete, die bisher als unbewohnbar galten. Und siehe da, die Wüste, die Steppe, die Prärie erwiesen sich plötzlich als viel wohnlicher und ergiebiger, als die kühnste Phantasie sich hätte träumen lassen. Allerdings machte sie erst die Unsumme von Hingabe und Fleiß dazu, wie sie nur eine Gemeinschaft aufbringt, die durch einen festen, gemeinsamen Glauben verbunden ist.

Das Mennonitendorf Steinbach, das wir im südlichen Manitoba besuchten, hätte ebenso gut in Deutschland liegen können, so deutsch wirkte es: eine breite, saubere Dorfstraße, freundliche Häuser und Gärten. Manche Häuser weisen noch den alten niedersächsischen Baustil auf, den die Mennoniten nach Rußland und von Rußland nach Amerika mit hinübernahmen, Wohnhaus, Stall und Scheune in einem Gebäude.

Freilich dienten diese alten Bauten heute meist als Schuppen und Garagen. Daneben erhoben sich moderne Wohnhäuser. Die Mennoniten sind nicht nur fleißige Arbeiter, sondern auch gute Geschäftsleute. In Steinbach merkte man weder von Depression noch von Arbeitslosigkeit etwas.

Die Mennoniten haben ihre deutsche Sprache während des ganzen russischen Exils treu bewahrt, und die Älteren geben sich alle Mühe, sie in Kanada ebenso treu aufrechtzuerhalten. Das ist freilich viel schwerer. Die kanadischen Schulgesetze sind darauf abgestellt, die Kinder der Einwanderer so rasch und so gründlich wie möglich zu anglisieren.

Die Mennoniten helfen sich durch eigene Lehrerbildungsanstalten. So haben sie wenigstens Lehrer ihres Stammes, auch wenn diese englisch unterrichten müssen. Nach der Schule und an Sonnabenden läßt sich so wenigstens den deutschen Sprachkenntnissen der Kinder nachhelfen.

Steinbach hat auch eine deutsche Zeitung, obgleich es nur 2000 Einwohner hat, und — leider — mehrere Kirchen. Die Mennoniten haben sich in religiöser Hinsicht gespalten. Das schwächt sie natürlich auch in volklicher Hinsicht, wie einem überhaupt der Vergleich mit dem französischen Kanada immer wieder darauf hinweist, von welch entscheidender Bedeutung für die Erhaltung von Sprache und Kultur eine einheitliche, alle Volksangehörigen umfassende Kirche ist.

Im Hause eines der Mennonitenführer hingen zwei Uhren. Die eine, die die Jahreszahl 1791 trug, war aus Deutschland nach Rußland mitgenommen worden, die zweite aus dem Jahre 1876 erinnerte an den Auszug aus Rußland und die Übersiedlung nach Kanada. Die Mennoniten sind eine der stärksten Stützen des Deutschtums in Kanada, und so wollen wir hoffen, daß sich diesen beiden Uhren nicht eine dritte zugesellt. Die Gefahr besteht. Es gibt eine Strömung unter den Mennoniten, die für Auswanderung nach Südamerika ist. Man fängt an, sich in Kanada bedroht zu fühlen. Aber vielleicht ist es auch unbewußter Drang nach Neuland, die Sehnsucht, wieder Pionier zu sein und neue Länder zu erschließen, die bisher für unbesiedelbar galten.

Akademische Legion.

Die Einführung der zwangsweisen militärischen Vorbereitung an den polnischen Hochschulen beginnt jetzt reale Formen anzunehmen. Augenblicklich befinden sich, wie die polnische Presse berichtet, im Kriegs- und Kultusministerium die Grundsätze in Bearbeitung, auf die sich die Organisation der Akademischen Legion stützen wird. Diese Grundsätze sind folgende:

Nach dem Abschluß der jetzt durchgeführten Registrierung der Offiziere und Fähnriche der Reserve beginnt die eigentliche militärische Vorbereitung. Die Akademische Legion wird zwei Arten der militärischen Schulung haben: Die militärische Schulung niedrigeren Grades für diejenigen, die nicht im Militär gedient haben, und eines höheren Grades für Offiziere und Fähnriche der Reserve. Der Beginn der Schulungsaktion ist für Anfang März des künftigen Jahres vorgesehen. Für diese Arbeiten bleibt ein Tag in der Woche vorbehalten, an dem in den Hochschulen keine Vorlesungen stattfinden werden. Organisation und Befehlsgewalt werden in den Händen des Militärs ruhen. Der obligatorische Grundsatz wird in dem Zwang beruhen, der Akademischen Legion anzugehören. Der Gesamtkomplex dieser Fragen wird durch das jetzt bearbeitete Gesetz geregelt werden, das nach Billigung durch den Ministerrat dem Sejm noch in der gegenwärtigen Tagung vorgelegt werden soll.

Der Gesetzentwurf sieht auch die Ableistung der Militärdienstpflicht unverzüglich nach der Beendigung des Lyzeums vor. Die Absolventen der Lyzeen werden unmittelbar, nachdem sie im Juni die Prüfung bestanden haben, fünfwöchentlichen Jugend-Arbeitslagern zugeteilt. Im September legen sie dann die Prüfung für die höhere Lehranstalt ab, worauf sie den Einjährigendienst in den Fähnrich-Abteilungen ableisten, nach dessen Beendigung sie mit den Studien beginnen. Jeder Student wird automatisch Mitglied der Akademischen Legion. Hier erfolgt seine weitere Spezialisierung je nach der Waffen- und Dienstart. Mit Rücksicht auf den Mangel an entsprechenden Instrukteuren für die militärische Vorbereitung der weiblichen Studenten wird der Militärhilfsdienst für die weiblichen Besucher der Hochschulen erst im kommenden Schuljahr organisiert werden.

Deutschlands Luftfahrt in der Spitzengruppe.

Von Versailles bis zu den jüngsten Weltrekorden.

Von Oberregierungsrat Dr. Orlovius,
Pressereferent im Reichsluftfahrt-Ministerium.

Die letzten Großleistungen der deutschen Luftfahrt haben in der ganzen Welt Bewunderung erregt: Deutschland liegt in der Spitzengruppe der luftfahrenden Nationen. Der nachfolgende Beitrag aus berufener Feder zeigt in knapper Form die Schwierigkeiten, unter denen Deutschlands Luftfahrt sich bis zu ihrer heutigen Leistungsfähigkeit entwickeln mußte.

Die Geschwindigkeits-Weltbestleistungen deutscher Landflugzeuge haben auch im Ausland beträchtliches Aufsehen erregt; man bescheinigt Deutschland — mehr oder minder gern —, daß seine Luftfahrtindustrie mit diesen Rekorden offensichtlich in die vorderste Front aufgerückt sei. Diesmal hat die ausländische Presse in der Tat wirklich einmal recht, nur irrt sie sich ein wenig im Zeitpunkt. Nicht jetzt erst ist den deutschen Flugzeugbauern der große Wurf gelungen, zumindest schon das ganze Jahr 1937 stand im Zeichen hervorragender Erfolge der deutschen Flugtechnik.

Um diese großartigen Leistungen voll würdigen zu können, muß man sich vergegenwärtigen, mit welch ungeheuren Schwierigkeiten die deutsche Luftfahrtindustrie in der Zeit des Friedensdiktats bis zur nationalsozialistischen Revolution zu kämpfen hatte. Auslieferung des gesamten Geräts, lahmgelegte oder gar zerstörte Erzeugungsstätten, Bauverbote auf zunächst unbegrenzte Zeit sollten ihre völlige Vernichtung erwirken. Als die deutsche Luftfahrt diese furchtbare Zeit überstanden hatte, sollten weitreichende Baubeschränkungen wenigstens die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Flugzeuge verhindern. Und als auch diese Fesseln gelöst werden mußten, blieb die Tatsache weiterhin bestehen, daß es eine deutsche Luftwaffe nicht geben durfte.

Der vierzehnjährige Vorsprung der anderen Mächte.

Allein die Militärluftfahrt eines Landes ist jedoch überall und immer für die heimische Luftfahrtindustrie die breite und sichere Grundlage. Nur ihr großer Bedarf ermöglicht den Werken die Serienfabrikation, die wirtschaftliche Arbeitsmöglichkeit und damit zugleich ein Planen auf weite Sicht. In Deutschland waren allzu lange der Luftverkehr und der Luftsport die einzigen Kunden der Luftfahrtindustrie, ihre Bestellungen konnten nach Lage der Dinge stets nur bescheiden sein. Wenn in dieser Zeit ein Auftrag auf zehn Stück eines bestimmten Musters gegeben wurde, so war dies schon eine große Sache. Das Gespenst der Arbeitslosigkeit schwebte so bis 1933 dauernd über den wenigen Fabriken, die in dieser Notzeit wenigstens am Leben bleiben konnten.

Von der grundlegenden Idee im Hirn des Konstrukteurs bis zu dem Augenblick, in dem das Flugzeug als vollkommen betriebsreif erklärt werden kann, ist es ein langer Weg. So ist es schon aus diesem Grunde verständlich, daß nicht gleich in der ersten Zeit nach dem 30. Januar 1933 nach außen hin sichtbare Ergebnisse in Erscheinung treten konnten. Den Anschluß an die internationalen Spitzenleistungen wiederzugewinnen, war ferner deswegen eine schwere Aufgabe, weil sich vierzehn Jahre, in denen außerhalb der deutschen Grenzen die Entwicklung mit aller Energie und mit gewaltigen Mitteln vorwärts getrieben wurde, überhaupt nur mit einem Schaffenswillen und einem Arbeitstempo überbrücken lassen, wie sie der Nationalsozialismus im deutschen Volk erzeugt hat. Und schließlich mußten die Jahre 1933/34 zunächst nur einem inneren Neubau der deutschen Luftfahrt dienen, die eigentliche industrielle Aufbauarbeit konnte erst mit der Wehrfreiheit, mit dem Wiedererstehen der deutschen Luftwaffe im Frühjahr 1935 einsetzen. So konnte der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Generaloberst Göring, wahrlich in einem Glückwunsch an die Flugzeug- und Motorenwerke seine stolze Freude ausdrücken, daß die deutsche Luftfahrt nach den wenigen Jahren des Wiederanstiegs eine so hervorragende Spitzenleistung vollbringen konnte.

Der Siegeszug nach Zürich.

Der neue deutsche Schnelligkeitsweltrekord für Landflugzeuge mit 611 Kilometer-Stunden übertrifft den alten von Amerika gehaltenen Rekord um mehr als 43 Kilometer. Er mußte auf Grund der gewiß erneuerungsbedürftigen internationalen Bestimmungen unterhalb der 50-Meter-Grenze erfolgen. In größeren Höhen läßt sich die Geschwindigkeit naturgemäß noch überbieten. Die Messerschmitt-Maschine der Bayerischen Flugzeugwerke, ausgerüstet mit einem Daimler-Benz-Motor DB 600, ist dem Muster ähnlich, das auf dem Züricher Flugmeeting in diesem Sommer durch seine großen Erfolge im Brennpunkt des Interesses stand. In Zürich beteiligte sich die deutsche Luftwaffe erstmalig an einem derartigen internationalen Wettbewerb. Wo sie startete, trug sie den Sieg davon. Es wurde damit eindeutig klar, daß in der deutschen Luftwaffe nicht etwa nur Menschen und Material mengenmäßig zusammengestellt waren, sondern daß man im Aufbau an das fliegerische Können der Besatzungen den gleichen hohen Maßstab gelegt hatte wie an die technische Güte des Geräts. Die BFW 109 siegte sowohl in der Geschwindigkeitskonkurrenz als auch in dem Steig- und Sturzwettbewerb mit außergewöhnlicher Überlegenheit. Besonders verblüffte, daß das Flugzeug für den Aufstieg auf 3000 Meter und den anschließenden Sturzflug bis zur Erde nur knapp 126 Sekunden benötigte; in diesem Treffen bewährte sich auch der Kampfeinsitzer Henschel Hs 123, der den zweiten Platz belegte.

Neue Großflugzeuge vor dem Einsatz.

Der Alpenrundflug für Militärflugzeuge wurde eine vollständige Beute der deutschen Luftwaffe, die mit BF 109 die Einsitzerklasse und die Dreier-Patrouille und mit dem Dornier-Mehrzweckeflugzeug Do 17 den Mehrsitzerwettbewerb gewann. Es bedeutete einen überragenden Erfolg der deutschen Industrie, daß die Do 17 in ihrer Kategorie fast fünf Minuten schneller war als das schnellste ausländische Jagdflugzeug der Einsitzerklassen. Der deutsche Sieg im Kunstflugwettbewerb mit einem Bücker-Jungmeister vervollständigte den großartigen Eindruck, den die deutsche Luftfahrtindustrie in Zürich zu erzielen vermochte.

Außerhalb der Wettbewerbe schnitten die deutschen Flugzeuge auch bei den Vorführungen ausgezeichnet ab. Neben den Jagdeinsitzern BF 109 und Heinkel He 12 sowie der Do 17 war es hier vor allem auch eine neue Konstruktion Fieselers. Dies in der normalen Bauart hergestellte Flugzeugmuster Fi 156 „Storch" gab im Hinblick auf kurzen Start, nahezu senkrechte Landung und Langsamflug den gleichfalls vertretenen ausländischen Tragschrauben kaum etwas nach. Senkrechte Starts und Landungen, Stillstehen in der Luft, ja, sogar Rückwärtsflug — diese Leistungen erreichte der Hubschrauber FW 61 Prof. Fockes, der im Juli sämtliche Weltrekorde für Höhe, Dauer, Geschwindigkeit und Entfernung an sich brachte. Mehrere Überlandflüge stellten die Reife des neuen Typs eindrucksvoll unter Beweis.

Aus den von Professor Focke mitbegründeten Focke-Wulf-werken ging indessen ein neues viermotoriges Verkehrsflugzeug, FW 200, hervor. Weitere viermotorige Muster sind die Heinkel He 116 und der „Große Dessauer", die Junkers Ju 90, die mit einem Fassungsvermögen für 40 Fluggäste das größte Landverkehrsflugzeug der Welt ist. Diese neuen Großflugzeuge stehen kurz vor dem Einsatz in die planmäßige Handelsluftfahrt. Sie weisen eine Reisegeschwindigkeit auf, die vor kurzem noch gerade von den kleinen „Blitzflugzeugen" erreicht wurde.

Einen großen Erfolg errangen kürzlich die Heinkel-Flugzeugwerke mit einer zweimotorigen Landmaschine. Das mit 1000 Kilogramm Nutzlast beladene Flugzeug erzielte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 504,09 Kilometerstunden und gewann damit gleichzeitig drei Weltrekorde für Deutschland: außer dem Geschwindigkeitsrekord über die 1000-Kilometer-Stunde verbesserte es auch die bestehenden Rekorde für den Flug mit 500 Kilogramm Nutzlast und ohne Nutzlast.

Der deutsche Luftverkehr, dessen Park seit 1933 von Grund auf erneuert wurde, konnte mit dem ihm nun zur Verfügung stehenden Fluggerät 1937 stolze Erfolge an seine Fahnen heften. Die Deutsche Lufthansa schaltete sich zielbewußt über dem Nordatlantik in den Dienst auf der zukunftsreichsten Strecke des Weltluftverkehrs ein. Der ersten Reihe von Probeflügen nach Newyork, die im vorigen Jahr mit den Dornier-Flugbooten Do 18 durchgeführt wurden, folgte in diesem Herbst die weitere Erkundung des luftverkehrstechnisch schwierigsten Weltmeers mit den viermotorigen Schwimmerflugzeugen Ha 139 des Hamburger Flugzeugbaus. Besonders hervorzuheben ist hier die Tatsache, daß die Lufthansa die Flüge in diesem Jahr auch auf die ausgesprochene Schlechtwetterperiode ausgedehnt hat. Daß neben dem europäischen Verkehr auch die Fluglinie über dem südatlantischen Ozean heute bereits zur Selbstverständlichkeit geworden ist, bedeutet die höchste Anerkennung für die Güte des deutschen Flugmaterials. Zu rund 80 Prozent besteht der Park der Hansa aus den dreimotorigen Ju 52. Mit einer Ju 52 glückte auch die in der Fluggeschichte erstmalige Überquerung des „Daches der Welt", des Pamir-Gebirges, zwischen Afghanistan und China, im Rahmen der Erkundung eines neuen Flugweges nach dem Fernen Osten.

Auch das Fluggerät, das dem deutschen Luftsport, dem Nationalsozialistischen Fliegerkorps NSFK, zur Verfügung steht, bewies in den zahlreichen Wettbewerben dieses Jahres, daß die Mahnung Görings erfüllt wurde, das beste Motorflugzeug sei gerade gut genug, um der deutschen Fliegerjugend in die Hand gegeben zu werden. Unbestritten ist nach wie vor die führende Stellung des deutschen Segelflugs. Hier steht das Können des Piloten zwar im Vordergrund, mit minderwertigem Gerät würde aber auch jeder Meister bald „absaufen", wie die Fliegersprache die unbeabsichtigte Landung eines Segelflugzeugs nennt. Der diesjährige internationale Rhönwettbewerb, an dem sieben Nationen teilnahmen, sah vier Deutsche auf den ersten Plätzen.

Wurden bisher nur die 1937 besonders hervorgetretenen Flugzeuge genannt — eine vollständige Aufzählung ist im Rahmen dieser Darstellung leider nicht möglich —, so gilt natürlich der Satz, daß jedes Flugzeug im Betrieb immer nur so gut sein kann wie sein Motor. Auf dem Flugmotorengebiet hatte die deutsche Industrie nach der jahrelangen Fesselung besonders viel aufzuholen. Daß auch diese schwere Aufgabe bewältigt wird, zeigen die Leistungen der Triebwerke von Argus, BMW, Bramo (Siemens), Daimler-Benz, Hirth und Junkers, um nur die wichtigsten Fabriken zu nennen. Besonders hervorzuheben ist der bedeutende Vorsprung Deutschlands in den Junkers-Schwerölmotoren, die u. a. von der Lufthansa über dem Nordatlantik eingesetzt werden.

Jeder Fertigung voran geht die Forschung. Jahrelang sträflich vernachlässigt und vor 1933 durch mangelnde Mittel gelähmt, hat die deutsche Luftfahrtforschung nun mehr wieder einen großartigen Vormarsch angetreten. Sie schafft zielklar die Grundlagen für die Arbeit der deutschen Luftfahrtindustrie.